

自然独占論とその周辺

岡 田 清

一 自然独占の論理

いわゆる「自然独占」(natural monopoly)の理論は公益事業に対する政府規制に理論的根拠を与えるものとして正当化されてきた。

アメリカの公益事業規制において特にそうであった。鉄道、電力、通信などの産業が一括して「被規制産業」(regulated industries)とよばれ、強い政府規制をうけていることは周知の通りである。

ところが最近にいたって、このような政府規制の効力とそれがもたらす結果へ成果〈(performance)〉について多くの疑問が提示されるようになり、幅広い規制緩和政策が提案されるようになった。その理由のひとつには、いわゆる「大きな政府」への反省もあるが、主として規制政策の「成果」への反省が強くなったからである。それと同時に「被規制産業」に対する理論的関心も強まり、かつて主張されてきた理論的根拠に対しても見直しの気運が強くなってきた。この種の見直しは、それが是認されると、これまでの政策に対して大きな変更をせまるも

自然独占論とその周辺

自然独占論とその周辺

のであるだけに軽視することのできない重要な問題である。すでにアメリカの航空政策がそうであるように、いわゆる「自由化路線」が具体的に採用されるようになってきた。もちろん航空産業はいわゆる自然独占産業であるとはいえない。

このような非自然独占産業だけを規制緩和政策の対象とみるべきかどうか、果して自然独占産業には関係のないものといえるのだろうか。あるいは、自然独占産業は政府規制の「聖地」といえるのだろうか。——この点を少しなりとも明確にしておくことが本稿の目的である。

古典的に主張されてきた自然独占の論理とは次のようなものである。すなわち、巨大な固定設備に依存する産業は技術上の理由から規模の経済性が大きく、費用逓減性を有するため、自由な競争にゆだねておくと、二重投資をもたらし、それはやがて破壊的競争をまねき、自然に独占になってしまう。こうして独占産業となれば、独占力を行使して独占価格を形成するから、独占価格の形成を排除するため、政府による価格規制が必要になる。しかもこれらの産業が供給する財・サービスは「公共的ユティリティー」でもあるから、「公共の利益に関連する」(affected with a public interest)ものとして供給される必要がある、というものである。いいかえれば、公益事業に対する政府規制はその背後に自然独占論という明確な「経済的理由」が潜んでいると考えられてきたのである。

デムゼッツ (Hermal Demsetz) の表現によれば、それは次のようになる。「生産における規模の経済のため、所与の市場で二ないしそれ以上の企業よりも一企業が、ある商品を生産した方が費用が低ければ、一企業が生き残るだろう。その企業がもし規制をうけなければ価格と生産費を独占水準に設定し、その企業の価格・生産量の

決定は当該商品の市場需要によってのみ制限される利潤極大化行動によって決定されるであらう。⁽¹⁾

またカーン (A. E. Kahn) によれば、規制と競争制限の關係には相互に関連するいくつかの理由があるといわれ、「そのひとつの理由は自然独占の概念である。すなわち、ある産業の技術あるいはサービスの性質が、(極端な場合は) 単一企業あるいは限られた数の「選ばれた用具」によってのみ最少費用もしくは最大の純便益のえられる顧客サービスとなりうるようなものである。このような環境においては、無制限な参入は(限界費用と平均費用の差によって刺激される) 破壊的競争 *destructive rivalry* から出る過剰投資の繰返しを伴いながら、無駄になり、劣悪なサービスを生産するようになるだろう。過剰設備の圧力が——一九世紀に周期的に合衆国の鉄道史を性格づけたり、有効な政府規制や協調的価格設定が欠除した場合の海運産業を特徴づけたといわれるように——料率戦争に導くならば、その効果は料率を短期限界費用に近いところまで押し下げ、存続企業がそのプラントの良好な操業を維持したり、必要な革新を導入したり、あるいは良好なサービスを提供しつづける能力を阻害するようになるだろう⁽²⁾」というものである。

これらの引用から明らかなように、古くから主張されてきた自然独占論では、カーンが述べているように、破壊的競争から二重投資になり、このような無駄な競争の結果、究極的には一社だけが残り、いわゆる「競争過程論」が強調される。その結果、自然独占企業は、デムゼッツが述べるような行動をとり、独占価格を形成するか、そのような独占価格の形成は政府によって規制される必要があるという、「価格規制必要論」が展開されてきたのである。

以上のような「経済的」論理から、巨大な固定設備に依存する鉄道、電力、通信などの産業は、強い政府規制
自然独占論とその周辺

自然独占論とその周辺

をうける公企業や公益事業としての「ステイタス」(public utility status)を与えられてきたのである。

ところが、最近に至って、自然独占論に関する批判的論文がいくつかみられるようになり、更めて自然独占論が注目を集めるようになった。以下、自然独占論批判の展望をふまえながらいくつかの問題点を検討してみたい。

- (1) Horold Densetz, Why Regulate Utilities?, Journal of Law and Economics, XI (Apr. 1968), reprinted in Readings in Industrial Economics, ed. by C. K. Rowley, vol. 2, pp. 174—175.
- (2) A. E. Kahn, The Economics of Regulation, vol. II, pp. 1—2.

二 設備の不可分性と自然独占

自然独占産業を特徴づけているもっとも主要な原因は設備の「不可分性」(indivisibilities)である。設備の不可分性は初期投資が大きく設備の効率的利用が可能になるまでは避けることのできない技術上の特性である。そのことは別の表現では規模の経済性(economies of scale)といわれたり、費用逓減性(decreasing cost)あるいは規模に対する収穫逓増(increasing returns to scale)とよばれて混同されることが多い。

ランカスター(Kelvin Lancaster)によれば、規模の経済性は単に平均費用と生産量の規模の関係であり、三つの理由から発生する。すなわち、(1)生産開始の初期的支出が大きいため、生産物の単位当り支出が漸減すること、すなわち固定費効果がある。(2)大量購入によって投入要素に対する支払が減少すること、すなわち投入要素の供給産業の規模効果が波及する。(3)技術上の理由から、いわゆる収穫逓増状態が生ずること、すなわち技術的

費用逓減効果が生ずる。——規模の経済性はこれら三つの理由から生ずると考えられている⁽¹⁾。いいかえれば、規模の経済性は(1)における財務上の効果や(2)における価格効果も含んでいるのである。

しかし、規模の経済性と費用逓減性はほぼ同義に解釈されることが多い。それ自体必ずしも大きな不都合にはならないが、留意しなければならないのは、その場合の同義性は実物的設備規模の機会費用による収獲逓増性を含意していることである。しかし、さらに注意しなければならないのは、費用逓減性(収獲逓増性)という時には時として投入量の増加と生産量の増加の関係が問題とされるだけであって、必ずしも固定設備規模の増加に限定されるとは必ずしもいえないということである。したがって、自然独占論においては、固定設備の不可分性があり、かつ鉄道、電力、電話などの産業におけるように規模に関して費用逓減性が成立する場合に限定されている。そのため、経済学上の長期概念に対応しているというような明確な限定が必要となるのである⁽²⁾。

しかしながら、それでもなお不十分な場合があることにも留意する必要がある。具体的に鉄道業の例を想定すれば明らかなように、固定設備の範囲を明別することが困難なケースも十分にありうるからである。そのことは生産の単位にも密接な関連をもつことになり、現実的にはきわめて重要な留意事項と考えられるべきものである。なぜならば、鉄道における生産の単位をどのような設定するかに応じて、車両施設は費用逓減性と関連したり、しなかったりするからである。

このことは生産過程の「不可分性」に密接な関係をもつことになる。車両施設を二倍にすることも半分にすることも可能であれば、それは「分割可能プロセス」(divisible process)といえることができる。その意味で、輸送の単位を車両数とするかぎり、車両施設は不可分性をもつものとはいえない。このような状況下では線路施設のみ

自然独占論とその周辺

が、不可分性という特性をもつ固定施設といえるのである。このような視点からのみ鉄道業は固定設備の不可分性の特徴とする費用通減産業とみなすことができるのである。

このことから派生する疑問は、道路という不可分性の特徴とする固定施設を利用する自動車運送事業も同様に費用通減産業といえるのではないか、という点である。自動車運送業がその輸送（生産）において支払う単位当り費用は道路という固定施設の不可分性によってはいかなる影響も受けない。それはむしろ生産量の増減に比例して増減するから、費用通減産業とはいえないというのがそれに対する解答である。たとえ生産の単位を輸送人員（あるいはトン数）としても、もしそれが車両単位の生産量と比較されたとき、有意な規模の利益がなければ、生産単位の差による費用の通減性を想定することはできない。しかし、大型航空機や大型船舶においては、交通用具（プラント・サイズ）における規模の利益を想定する必要が生ずるともいえるのであるが、このことを無視すればこれらの場合もまた自動車運送事業と同様に考えることができる。したがって、交通部門における産業組織は自然独占産業である鉄道業を除けば他の産業はすべて非自然独占産業である、といえる。

鉄道業における自然独占産業としての性格を固定設備の不可分性に焦点を合せるのであれば、生産における「（設備）能力生産量」（capacity output）を前提することが必要になる。このことは鉄道業のオペレーションを規定する上で、他方価格形成を考える上で、きわめて重要な問題提起をすることになる。

ワイルズ（P. I. D. Wiles）の表現をもつてすれば、「部分的適応」（partial adaptation）と「全体的適応」（total adaptation）を区分しておくことが望しいといえよう。⁽³⁾ 部分的適応は、鉄道業に関連していえば車両施設の不可分性から超短期の限界費用が無視しうるほど小さくなるために、販売単位における価格差（差別価格）が生ずるこ

とを意味している。このような不可分性は鉄道業に固有な現象ではなく、自然独占産業だけに限定できることでもない。

その意味で自然独占産業を特徴づける費用逓減性はこのような部分的適応に関連したものではないとみられるべきものである。したがって自然独占論を規定している「固定施設に関する不可分性Ⅱ費用逓減性Ⅱ規模の経済性」の意味することは、その言葉の意味をかなり限定的に理解した上でのことであることを確認しておく必要があるといえよう。

ところが、このような自然独占論は前述のように、それを競争市場にゆだねれば劣悪な成果が発生することを説明する手段として用いられるようになったのである。たしかに鉄道業や電力における発達史はこれらの成果を裏づけている。すなわち、「自然独占」の概念が次第に現われるようになったのはこの経験からであり、一方では競争が劣悪な結果を生み出したり、消滅したりする、連続的傾向を説明したり、他方ではその排除を正当化する試みとして現われるようになった⁽⁴⁾のである。

こうして自然独占論は容易に政府介入と結びついていったのである。だが最近にいたってあらためてこのような政府介入への合意がどこまで正当化されるかをめぐって議論が展開されるようになった。このような合意が成立するためには費用逓減産業における競争はどのような効果をもつか——競争過程において生ずる成果と、それを修正する方策との綿密な対応関係が明らかにされなければならない。

- (1) Kelvin Lancaster, *Introduction to Modern Micro-Economics*, Chicago, 1969, pp. 88—90.
- (2) 費用逓減産業は、厳密には長期平均費用逓減産業というべきであろう。

自然独占論とその周辺

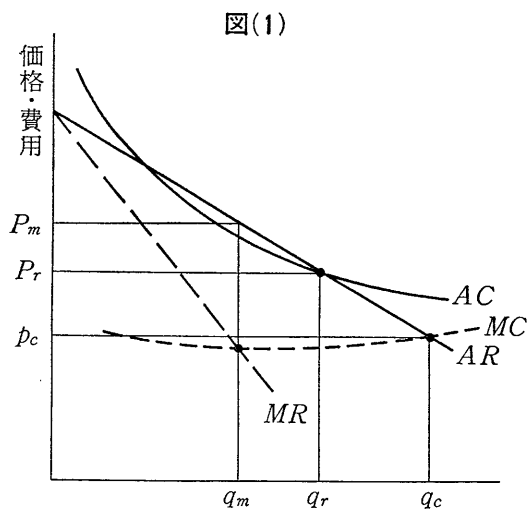
自然独占論とその周辺

(3) Cf. P. J. D. Wiles, Price, Cost and Output, Oxford, 2nd ed., 1961, ff. pp. 131.

(4) A. E. Kahn, op. cit., vol. II, p. 118.

三 自然独占と破壊的競争

前述のように自然独占論における競争過程は破壊的競争 (destructive competition or cut-throat competition) をもたらずと考えられてきた。破壊的競争について必ずしも明確な定義があるとはいえないが、カーンによれば破壊的競争は次のような二つの要件をもつものと考えられている。「主たる要件は総費用の比率としてみた場合大きな割合をもつ固定費あるいは埋没費用 (sunk cost)、および永続的かつ繰返される過剰設備である。これら二つの環境が長期間にわたって限界費用が平均総費用をはるかに下回る条件をかもし出すのである。このような環境の中で産業の構造が非集中的であれば、——すなわち、その売手が市場の全体的大きさに比べてあまりにも小さく、価格を限界費用にまで引下げる競争を回避することと考えたり、共通の利害に立って行動することをしないならば——産業全体あるいは少なくとも多数の企業が相当期間損失をこうむる可能性が生ずる⁽¹⁾。」



このことを図で示せば図(1)のようになる。費用通減下で、自由な競争を許せば、供給曲線 (MC) と需要曲線 (AR) の均衡点で価

格 (p_c) と生産量 (q_c) が定まるであろう。図から明らかなように、このような均衡点は平均費用を下回る価格水準であるから、 $(AC - p_c)$ に相当する単位当り損失が発生する。このような状況を破壊的競争とよぶならば、競争過程における破壊的競争の存在を否定することはできない。

しかし、このような破壊的競争はどのような条件の下で発生するのか——自然独占産業に対してのみ固有な現象といえるかについて検証しておく必要がある。図における費用逓減性は初期的固定費の存在から、インフィニトリー (infinitely) に費用逓減性が生ずる状況を示している。そのため短期の現象であってもかまわない。固定費用比率が高いことだけが、この現象のための必要条件である。したがって、自然独占といわなくても固定施設の静態的不可分性を想定するだけで十分であり、それだけで破壊的競争が発生するといってもよからう。

破壊的競争の論理が単純に固定費の存在から生ずるというだけであれば必ずしも自然独占産業に固有な現象とはいえない。固定費用比率の大小の程度に応じて、異なった破壊的競争が発生する可能性が十分にありうるのである。⁽²⁾

このことは自然独占論における不可分性の意味を再確認しておくことを要請することになるであろう。自然独占が技術的 (technical) 理由から長期的に費用逓減性が存在することであると前提すれば、破壊的競争が成立するためには自然独占的あることが必要かつ十分な条件とはいえない。だが自然独占産業においては固定費用比率が高い、固定費用比率が高ければ破壊的競争の可能性が存在するという程度には関連があることは明白である。

したがって自然独占と破壊的競争の関係を、短期 (固定費用比率が高いが設備量一定のままインフィニトリーに費用

自然独占論とその周辺

逓減性が存在するケース）であろうと、長期（設備規模の拡大による規模の経済性が存在するケース）であろうと無関係に成立するとみる、「弱い関係」とみるならば、自然独占下での破壊的競争が成立しうることを否定することはできない。だが、自然独占産業の特質を長期的規模の経済性だけに限定すれば、破壊的競争と自然独占の間には厳密な「強い関係」があるとはいえなくなる。むしろ破壊的競争は短期の場合であっても発生するし、費用逓減性がファイナトリ（finitely）な場合にも発生しうるであろう。別の表現でいえば破壊的競争は自然独占産業にだけ発生するという性質のものではない。広い意味で不可分性の強い固定設備に依存する産業には、その程度に応じて発生するものであるといえる。もしそうであればあえて破壊的競争という表現を特別に用いる意味も大きく減殺されるといえよう。

このことは、ワイズマン (Jack Wiseman) が公益事業価格における限界費用原理を評価するのに関連して援用した「時間的不可分性」(temporal indivisibility) の概念、すなわち投入要素の耐用性と特殊性を考慮すれば、設備の固定性と変動性における境界さえも曖昧なものになってしま⁽³⁾う。このことはさらに、カーンが破壊的競争の原因を、長期の規模の経済性に関わらしめるよりもむしろ供給の非弾力性に関わらしめていることも関連するものである。⁽⁴⁾ いいかえれば供給の弾力性が小さければ未利用施設が発生するため破壊的競争が発生しうるが、それを回避できる程度に応じて破壊的競争もまた回避できるとい⁽⁵⁾うのである。いずれにせよ自然独占と破壊的競争の間には「強い関係」が存在するとみなすことはできそうもない。

もしそうであれば図(1)において破壊的競争下で成立すると考えられた生産量と価格の関係 (q_0, p_0) を政府規制によって、平均費用と平均収入が等しくなるような関係 (q_0, p_0) におく必要はなくなるとい⁽⁶⁾うべきである。

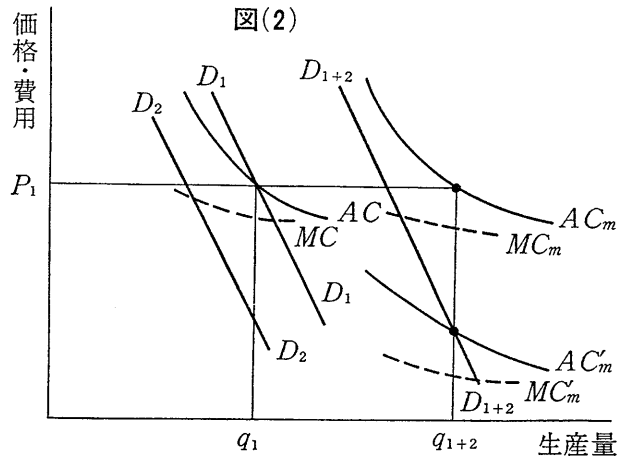
自然独占産業であるために、このような政府規制が特に正当化されるとはいえないであろう。

- (1) A. E. Kahn, op. cit., p. 173.
- (2) この点については、南部鶴彦によるソフィステートされた分析がある。公的規制の制度と公共料金、経済評論、昭和五一年五月号。
- (3) Jack Wiseman, The Theory of Public Utility Price-An Empty Box, Oxford Economic Papers, Feb. 1957, reprinted in "Readings in Industrial Economics", ed. by Charles K. Rowley, vol. 2, ff. pp. 151.
- (4) A. E. Kahn, op. cit., p. 173.
- (5) 短期的な未利用施設 (unused capacity) は設備の不可分性から不可避免的に発生するものであるが、長期的な過剰設備 (excessive capacity) とは峻別されなければならない。

四 自然独占と二重投資

自然独占の論理においては、自然独占産業における競争を容認すれば、設備の二重投資 (duplication of facilities) になると主張されてきた。ペグラム (D. F. Pegrum) は鉄道業に関連させて、次のように述べている。「この種 (複線化) の拡張は市場予測という困難な問題をもたらす。なぜならば市場機会を見越して十分な設備が建設されなければならないからである。……複線化の代りに新しい鉄道が建設されることになればほとんど完全な設備の重複が必要になり、すぐ利用される輸送量では鉄道に利潤を与えるには不適當である。加えて、両方向のより継続的な輸送量による完全な設備利用によってえられる規模の経済はえられないであろう。⁽¹⁾」

ペグラムは鉄道の複線化と新線建設を比較しながら、設備の不可分性から過剰投資が不可避免的に発生し、需要



調整の遅れから規模の経済が発揮されるとは限らないであろうというのである。ところが自然独占と二重投資の関係について述べるペグラムの説明は必ずしも明確ではない。なぜならば二重投資と需要調整の遅れが混同されているからである。

このことを立証するために図を用いて説明してみよう。図(2)において生産量と価格が (q_1, p_1) の関係にある企業があり、需要の増加に対応して、それとまったく同じ企業が参入したとしよう。新しい需要水準は D_2 であるとすれば全体の需要曲線は $C_{1+2}D_{1+2}$ となる。ところがこの総需要が二社に再配分される結果、各企業とも採算がとれず、いずれかが撤退しなければなくなる。もし規模の経済性がなければ生産量 q_{1+2} に対する平均費用曲線が AC_m の水準のままであ

って、たとえ独占的一社であっても損失はまぬかれない。

そこで二社で生産する方法がよいか、独占一社がよいかは明白な規模の経済性が存在する場合であって、もし平均費用曲線が AC_m まで低下すれば需要曲線 D_{1+2} のままであっても損失が発生するとは限らない。問題は規模の経済性が存在するかどうかである。したがって、規模の経済性の存在を前提する自然独占産業が二社存在するなら二重投資になるという推論は適切ではない。そうではなく規模の経済性が存在すれば、その程度に依りて独占によって資源配分上の損失が低下するといえるにすぎない⁽²⁾。

パップス (Ivy Papps) は二重投資の不適切性を次のように説明している。少し長くなるが引用しておこう。

「毎日毎日ちがったミルク配達を、顧客が頼むのが効率的でないのと同様、三社の競争的電力会社が三つの同じ配電システムを建設するのはあまり効率的ではなからう。そして、われわれはこんなことが生ずるのを視ることはない。普通のやり方は顧客がかなりの期間ミルクを配達する会社と契約することである。電力会社との「契約」(hook up) はミルク会社との契約よりもっと永続的であるから、この例は適切ではないと思われるかもしれない。これは種別の差ではなくて、程度の差である。電力においては新しい契約をする費用は大きい、大きな差はない。さらに、各社がすべての地域で配電設備をもっていれば、現在の状態の下で新築家屋の居住者によって支払われる「契約」負担金ほどには費用は高くはないだろう。実際には今よりもこのような費用が低下することを期待するだろう。現在のシステムは独占力をもち、恐らく独占価格になっているからである。各社は自分の配電システムをもっていなくても、現存施設の貸借によって競争解が可能になる。最初の会社が独占利潤を稼いでいれば、他の会社が自分のシステムを建設する可能性によって、競争的価格が確保されるだろう。配電におけるこのような競争の可能性があっても、配電のすべての費用が消費者によって負担されるかぎり、設備の重複は問題とはならないだろう。しかし、消費者の負担しない社会的費用が生ずる可能性はある。その中には大衆に及ぼす、街路や土地が分断されたり、交通が阻害される費用と、もっと有利な方法で土地を利用するようにケーブルやパイプを地下に埋設する費用が含まれる⁽³⁾。」

このようなパップスの説明は、規模の経済性が成立している状況の下で独占価格が成立していれば、競争市場下での費用の負担方法の問題さえ解決すれば競争市場が成立し二重投資は発生しないことを指摘したものである。

自然独占論とその周辺

る。こうして、デムゼッツも指摘するように、「過剰」な重複は外部性の問題であって、規模の経済の問題ではない⁽⁴⁾といえるのである。

(1) Dudley F. Pegrum, *Public Regulation of Business*, Homewood, Illinois, revised ed., 1965, p. 568.

(2) 南部教授は次のように説明している。「問題は需要の見込みが三本の配管設備と均衡するか否かであり、需要が過小であれば配管されても利用されず、いずれかの企業が撤退せざるをえなくなろう。しかしそれは独占企業が三本分配管してその未利用の部分を残すことになる資源配分上のロスと同一である。ここでも独占的配管が資源配分上望ましいのは、配管における規模の経済性があり三本分を同一企業が敷設することによる機会費用の低下がある場合である。それは二重投資云々という議論とは論理的に無関係であり混同されてはならない。」南部鶴彦、上掲書、一四頁。

(3) Ivy Papps, *Government and Enterprise*, Hober Papers 61, pp. 20—21.

(4) H. Demsetz, *op. cit.*, p. 183.

五 自然独占と政府規制

前述のように自然独占産業においては破壊的競争や二重投資が不可避であり、それを回避するためには政府規制によって、このような効果が発生するのを防止する必要があると考えられてきた。だが、これまでの説明で明らかのように破壊的競争も二重投資も共に、固定設備の規模の経済性から派生するとはいえないことが明らかになった。自然独占論の主張する論点は、規模の経済性が存在すれば相対費用格差が生じ、競争過程を経由しながら、やがて独占になり、その下では競争市場におけるよりも低廉な費用で生産が可能となる、というものである。

る。

その意味では自然独占論の主張は正当であるといえよう。しかし伝統的には、独占企業は図(1)における p_m のような独占価格を形成するため、参入規制を実施する一方、規模の経済性を発揮させるために価格規制を実施する必要があるといわれてきた。

このような価格規制は単に独占価格を規制するだけでなく、もうひとつの機能も要請されてきたのである。図(1)に明らかなように、競争市場下では価格が限界費用でさまり、それは平均費用以下になるから、このような破壊的競争を排除する必要があると考えられてきた。いいかえれば生産量が $q_m \wedge q_r \wedge q_c$ となるような q_r と、価格が $p_m > p_r > p_c$ となるような p_r とを規制政策によって求めようとしたのである。生産量と価格の組合せがそれぞれの順序において価格と平均費用が等しくなるのは規模の経済性が前提されなければならないから、規制価格の水準はたしかに自然独占下においては独占価格と競争価格の中間に位置するといってもよい。⁽¹⁾

ところが破壊的競争が自然独占だけに固有な現象でないとすれば、前述のように自然独占論と破壊的競争を単純に結びつけることは必ずしも適切ではなく、破壊的競争の多義性に注目する必要がある。それはワイズマンの指摘にもみられるように、固定費負担の時間配分や市場間配分などの可能性、すなわち市場の不完全性に関係するものでもあるからである。⁽²⁾ したがって、破壊的競争に普遍的性格を与えることはできないといえる。このことは破壊的競争を論拠として価格規制を実施する政策の正当性をそれだけ弱めるものである。

それと対極をなすものは規模の経済性が存在する自然独占産業において独占的価格形成が必然的に発生すると考えてよいかという問題提起である。すなわち、独占という「市場構造」は独占価格形成という「市場行動」を

自然独占論とその周辺

必ず伴なうといえるだろうか。デムゼッツによれば「自然独占の理論は、生産における規模の経済から市場における独占価格にいたる論理的ステップを明示することに失敗しているため欠陥がある⁽³⁾」といわれる。

デムゼッツが批判する論点は、「競争的入札」(competitive bidding)を活用できれば最低費用での供給が可能であるから、必ずしも独占と独占価格の両立を前提しなくてもよいという点である。「このような入札競争においては買手にもっとも好都合な条件を提示する競争者がその後援を獲得するが、競争的入札者が財の生産を分担するという明確かつ必然的理由はない。したがって入札の競争が単位当り生産費の増加になるという明確な理由はない。……生産における規模の経済の存在は競争的入札者の数の決定にとつては的はずれである。入札者の数が大であるか、他の理由からそれらの間の共謀が実行不能であれば、契約価格は単位当り生産費に非常に近づく。市場交渉における競争の決定要因は契約交渉が完成した後に生産が生ずる企業数の決定要因とはちがうし、混同されてはならない。自然独占の理論は明らかに不明確である⁽⁴⁾」というのがデムゼッツの主張であり、この主張は広く受容られるようになった。

このような競争入札の可能性を導入することは別の意味でいえば、参入競争(competition for the field)と市場競争(competition within the field)とを明別することと等しい⁽⁵⁾。したがって、前述のように規模の経済性から独占が成立し、それが独占価格を必然的なものにするという伝統的自然独占論は市場内競争の欠除が独占価格を誘発するという必然性を前提しているのであって、それにもし参入競争を導入できればこのような前提は崩壊するものである。

このような参入競争は「潜在的競争」(potential competition)という言葉に代置することができるが、実際問

題として、このような潜在的競争を醸成できるかどうかはこれに対するひとつの疑問点である。この疑問点に対してはデムゼッツは次のようにいう。「たとえ免許制限が排除されたとしても市場での潜在的入札者の供給は非弾力的であろうという主張は、周辺市場において競争的生産者が存在するときには、擁護しにくくなるように思われる。積極的な競争性の存在は公益事業史に明確にみられた。⁽⁶⁾」

以上のように自然独占産業に対する政府規制はイレバントなものであるというのである。もちろん政府規制が他の理由から成立する可能性を排除するものではない。しかし、以上の論理の有効性を認めれば政府規制の有力な論拠となっていた独占価格形成は他の方法によっても排除できることになるから、政府規制の必然性はそれだけ減少することになるといえるのである。

- (1) 費用逓増下では競争価格と平均費用価格の順序がいれかわるから、図(1)に即していえば $p_m > p_c > p_r$ となる。
- (2) J. Wiseman, op. cit., pp. 151~158.
- (3) Demsetz, op. cit., p. 175.
- (4) Ibid., p. 175.
- (5) Cf. Ibid., footnote, p. 176.
- (6) Ibid., p. 177.

六 結 び

混合経済を特徴とする資本主義経済は政府介入をますます強めながら運営されている。それは私的部門における市場支配力の拡大と公的介入の相対的關係としてとらえられ、さまざまなスペクトラムを画き出している。⁽¹⁾

自然独占論とその周辺

生産面だけに注目しても公共財の直接（政府）供給から、規模の経済性（自然独占）や外部性を契機とする政府介入にいたるまで、それは拡大傾向を示している。ロビンズの言葉でいえば「いわゆる混合経済の中の集権主義的要素」⁽²⁾であり、「さもなければ私企業の海の中にある集権主義という島あるいは群島」⁽³⁾を形成しているのである。

中でも生産の技術的条件から規模の経済性が大きい産業は私的企業と公企業（狭義）の中間的存在として政府介入が当然なものと理解されてきた。それはさまざまな他の要因と重なって時には公企業であったり、時には被規制産業であったり、具体的な企業形態はさまざまであるが、公益事業としての「ステイタス」（法的位置）を付与することによって規制の対象とされてきた。それに「経済的」論拠を提供したのが「自然独占論」であった。

ところが、これらの自然独占産業は二つの挑戦に直面するようになった。そのひとつは自然独占論がもつ理論的有效性に対する疑問である。このような自然独占論批判はその理論的根拠の有効性への疑問と、規制政策がもたらす欠陥——規制費用の増大——という二つの側面をもっている。

もうひとつの挑戦は自然独占産業に対する密接な代替財が出現するようになったことである。中でも交通部門においてはその傾向が著しい。鉄道と自動車の競争は自然独占産業と競争的産業の異種産業間の競争である。両者の競争は「異質的」性格をもつという側面もあるが、つねに異質的であるとも、またつねに競争的であるともいえない。そのため、このような特質をもつ競争をどのように規定するかによって政策判断も分れる可能性が強いのである。

本稿は従来自然独占産業として「経済的」位置づけが行なわれてきた理論的背景を検証することを目的とした

ものである。その結果、規模の経済性という特質をもつ自然独占産業に対する規制政策は、必ずしも規模の経済性という特色からは直接的には導出されない論拠に依存していることが明らかになった。いいかえれば従来主張されてきた規制政策の論拠は自然独占性という特質からは導出しにくいのである。このことを明確に認識することは現在実際に実施されている規制政策を全面的に否定するものではないとしても、規制政策のもつ意味を明確にする上で大切なことであるといわなければならない。国鉄問題の例にみられるように問題が多面性をもつ場合には、その問題性もまた多面的であり、政策上の判断が分れる可能性が強い⁽⁴⁾。どちらかといえば一面的事実や理論を契機として強い政府規制が行なわれてきたことを考えればなお一層その感が強い。より具体的に検討する必要性を強く示唆するものである。

- (1) 宮沢教授は「現代の混合経済体制は、一般に民間部門と政府部門との共存として特徴づけられている。正確には、これを古典的な競争市場機構と政府の誘導計画機構との混合という見方にとらえることは適切ではない。むしろ、一方では企業その他の経済主体による市場支配力、および他方では政府の経済介入、この二つのものによって競争的市場機構が変形されている世界というのが、現代の混合経済体制の示す実態である」と指摘している。宮沢健一、産業の経済学、東洋経済新報社、昭和五〇年、二八〇頁。

- (2) Lord Robbins, *Political Economy: Past and Present, A Review of Leading Theories of Economic Policy*, London, 1976, p. 137.

- (3) Ibid., p. 137.

- (4) 国鉄問題が主たる題材ではないので、ここでは深くは立入らない。